**Deutscher Bundestag** **Drucksache 14/9284**

**14. Wahlperiode** 05. 06. 2002

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

## Notfallschlepper für die Nord- und Ostsee

Seit dem Pallas-Unglück in der Deutschen Bucht verspricht die Bundesregierung, mehr zu tun für die Sicherheit der Nord- und Ostsee.

Doch trotz einiger positiver Ansätze, wie die Einrichtung des Havariekommandos im Dezember letzten Jahres, lässt die Bundesregierung konsequent die Wünsche und Vorstellungen der Fachleute von der Küste unberücksichtigt. Dies war z. B. bei der Neuorganisation der Seeunfalluntersuchung der Fall.

Nach dem im Bundesausschreibungsblatt vom Mai 2002 eröffneten Interessenbekundungsverfahren für Notfallschlepper auf der Nord- und Ostsee, scheinen die Bedenken der Küste wieder nicht berücksichtigt zu werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage bzw. welchen Gutachten hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Teilprojektgruppe Notschleppen die Tiefgangsbeschränkung von 6 Meter festgelegt?
2. Von wem und mit welcher Begründung ist gegenüber der Bundesregierung an dieser Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter Kritik geübt worden?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die o. g. Kritik an dieser Tiefgangsbeschränkung?
4. Hat der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, seine in einem Brief vom 3. Dezember 2001 geäußerten Bedenken gegen die Beschränkungen des Tiefgangs und des Pfahlzugs des Notfallschleppers für die Nordsee aufgegeben?

   Wenn ja, warum?
5. Aus welchem Grund wurde im Sachstandsbericht Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ vom 18. Oktober 2001 die Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter für den Nordseeschlepper nicht angeführt?

6. Soll die Tiefgangsbeschränkung von 6 Meter, die im Abschlussbericht der Teilprojektgruppe Notschleppen (von der Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“) für die zu charternden Notfallschlepper festgelegt wurde, auch Eingang in den Abschlussbericht von der Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ finden?
7. Warum hat die Bundesregierung bei der Ausschreibung des Notschleppers im Januar 2002 in Abweichung der Ergebnisse der Teilprojektgruppe Notschleppen den Tiefgang auf 7,5 Meter und nicht auf 6 Meter beschränkt?
8. Wie begründet die Bundesregierung die im Abschlussbericht der Teilprojektgruppe Notschleppen und in dem gestarteten Interessenbekundungsverfahren gemäß § 7 Bundeshaushaltsordnung zur Charterung eines Notfallschleppers „Nordsee“ festgesetzte Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter?
9. Welche Verkehrsuntersuchungen und Prognosen für die Nord- und Ostsee liegen den Ergebnissen der Teilprojektgruppe Notschleppen zugrunde?
10. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung des Verkehrs in der Nord- und Ostsee (Offshore Windkraftwerke, Großcontainerschiffe, Tiefwasserhafen, Flussvertiefungen, Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit den baltischen Staaten) bei der Entwicklung des Notschleppkonzeptes berücksichtigt?

    Wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt, und wenn nein, warum nicht?
11. Ab welcher Wetterlage werden von den Notschleppern die Bereitschaftspositionen eingenommen und warum?
12. Welche Probefahrtgeschwindigkeit haben die Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und wie verringert sich diese bei schwierigen Wetter- und Seegangsbedingungen?
13. An wie vielen Tagen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Windstärken 5, 6, 7, 8 bzw. 9 die Notfallschlepper ihre jeweilige Bereitschaftsposition einnehmen?
14. Erhöht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit einer Schiffshaverie bei verminderter bzw. schlechter Sicht?
15. Wenn ja, wurde dieser Umstand bei der Festsetzung der Bereitschaftsposition für die Notschlepper berücksichtigt, wenn nein, warum nicht?
16. Auf welche Weise stellt nach Kenntnis der Bundesregierung die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sicher, dass auch bei einem Besatzungswechsel oder ähnlichem die Bereitschaftspositionen der Notschlepper besetzt sind?
17. Bis zu welcher Windstärke kann nach Kenntnis der Bundesregierung in der Nord- bzw. Ostsee ein Havarist sicher vor Anker liegen?
18. Bis zu welcher Windstärke kann nach Kenntnis der Bundesregierung in der Nord- bzw. Ostsee ein Havarist eine Notankerung durchführen?
19. Wann, wo und bei welchen Wetterbedingungen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein Notschleppeinsatz bzw. eine Bergung erfolgreich durchgeführt, bei denen die ausgesteckte Ankerkette des Havaristen mit Hilfe eines Suchankers oder Draggens aufgenommen wurde?
20. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der Teilprojektgruppe Notschleppen für den in der Nordsee stationierten Notschlepper bei einem Neubau keine „Eisklasse“ gefordert?

21. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der Teilprojektgruppe Notschleppen für den in der Ostsee stationierten Notschlepper bei einem Neubau eine gemäß Germanischer-Lloyd(GL)-Eisklasse „E2“ gefordert?

22. Bis zu welcher Eisstärke bzw. bei welchen Eisbedingungen können Schiffe mit einer GL-Eisklasse „E1“, „E2“ bzw. „E3“ eingesetzt werden?

23. Welche Eisklasse haben die Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus welchem Grund?

24. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Vollbrand eines Großcontainerschiffes (über 6 500 Containerstellplätze) eine Feuerlöschleistung zur „Bekämpfung von Bränden im Anfangsstadium und Rettung in unmittelbarer Nähe der brennenden Anlage“ (FF1) ausreichend oder ist eine Feuerlöschleistung in einem solchem Fall zur „Dauerbekämpfung von Großbränden und Kühlung von Teilen der brennenden Anlage“ (FF2 bzw. FF3) erforderlich?

25. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit einer oder mehreren hochreißfesten Kunststoffschleppleinen nicht gefordert?

26. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit Flugfunkanlagen, mit Hubschraubern bzw. Überwachungsflugzeugen nicht gefordert?

27. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit hubschraubertauglichen, speziellen Equipmentpacks für die Bordingteams nicht gefordert?

Berlin, den 4. Juni 2002

**Hans-Michael Goldmann**
**Hildebrecht Braun (Augsburg)**
**Rainer Brüderle**
**Ernst Burgbacher**
**Jörg van Essen**
**Ulrike Flach**
**Horst Friedrich (Bayreuth)**
**Rainer Funke**
**Ulrich Heinrich**
**Walter Hirche**
**Birgit Homburger**
**Dr. Werner Hoyer**
**Dr. Heinrich L. Kolb**
**Gudrun Kopp**
**Jürgen Koppelin**
**Dirk Niebel**
**Günther Friedrich Nolting**
**Hans-Joachim Otto (Frankfurt)**
**Dr. Edzard Schmidt-Jortzig**
**Dr. Irmgard Schwaetzer**
**Marita Sehn**
**Carl-Ludwig Thiele**
**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333